

**MESSAGGIO NO. 101 /2012**

**RICHIESTA DI UN CREDITO QUADRO DI FR. 7'562'000.--  
QUALE QUOTA DI PARTECIPAZIONE COMUNALE AI COSTI DI  
REALIZZAZIONE DELLE OPERE REGIONALI PREVISTE DAL  
PIANO DEI TRASPORTI DEL MENDRISIOTTO E BASSO  
CERESIO (PTM)**

Al Lodevole Consiglio Comunale di Mendrisio,  
Signori Presidente e Consiglieri,

**PREMESSA**

Il Piano dei Trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM), adottato dal Consiglio di Stato nel 2002 e poi ripreso nel Piano Direttore Cantonale, prevede delle misure di attuazione che mirano a migliorare la mobilità, in tutte le sue forme, nella nostra regione. Secondo la legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto, i Comuni sono tenuti a contribuire al finanziamento delle opere di PTM, l'estensione del sacrificio richiesto è stabilito dal Consiglio di Stato, mentre la ripartizione intercomunale è determinata dai diretti interessati.

I Comuni della CRTM raggiungono un accordo nel corso del 2006, la chiave di riparto proposta è accettata dal Consiglio di Stato l'anno successivo, ma a causa di ricorso da parte di un Comune, soltanto alla fine del 2008 la ripartizione dei costi è definitivamente adottata. I Comuni saranno chiamati a versare la loro quota di partecipazione su un arco di 10 anni.

Nella lista delle opere PTM che ricevono dei finanziamenti vi è la realizzazione della stazione ferroviaria di San Martino. Al momento dell'invio dei progetti di massima, alla fine del 2010, il Dipartimento del Territorio chiese formalmente una partecipazione di Mendrisio ai costi del manufatto, per un importo di 1 milione di franchi, da versarsi in aggiunta ai finanziamenti PTM descritti in precedenza.

Una partecipazione straordinaria del Comune si giustifica nella misura in cui si riconosce un interesse locale rispetto a quello regionale. Visto l'indubbio vantaggio che la Città trae dalla realizzazione della stazione, il Municipio aderisce alla richiesta di un versamento straordinario di 1 milione di franchi in deduzione dell'onere complessivo a carico dei Comuni della CRTM.

Il credito richiesto in questo Messaggio è quindi costituito da due parti distinte:

1. dalla quota parte di Mendrisio, calcolata secondo criteri stabiliti nella chiave di riparto;
2. da un finanziamento straordinario concesso da Mendrisio quale contributo per la realizzazione della stazione di San Martino, che rientra nelle misure contenute nel PTM.



## QUOTA PARTE RICHIESTA AI COMUNI DELLA CRTM

### 1. PTM - BREVE CRONISTORIA

Nel corso del 1995 veniva stipulata fra i Comuni della regione e l'Autorità cantonale la Convenzione per l'istituzione della locale Commissione intercomunale dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (CIT). Il 13 dicembre 1995 aveva luogo a Mendrisio l'assemblea costitutiva della CIT.

Con l'entrata in vigore della Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto del 12 marzo 1997 (in seguito LCPF) e del Regolamento sull'organizzazione ed il funzionamento delle Commissioni regionali dei trasporti del 25 novembre 1998, tale convenzione è stata abrogata; giusta l'art. 13 LCPF, la CIT è tuttavia rimasta in funzione, mutando il proprio nome in Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM) ed operando conformemente alla nuova legislazione.

La CRTM ha quindi allestito il progetto di Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM). Dopo una fase di consultazione di tutti i Comuni del comprensorio, avvenuta nel 1999, il rapporto finale del PTM è stato approvato dalla CRTM il 13 giugno 2001.

Il Consiglio di Stato adottava il 26 febbraio 2002 il Piano dei Trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM).

### 2. FINANZIAMENTO OPERE REGIONALI PTM

#### 2.1 *Base giuridica*

La legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto del 12 marzo 1997, all'art. 11 - ripartizione dei costi, recita:

*<sup>1.</sup> Il Consiglio di Stato, sentite le CRT, stabilisce la quota globale del contributo a carico dei Comuni, in funzione dei loro interessi e della loro capacità finanziaria.*

*<sup>2.</sup> I Comuni, coordinati dalle CRT, stabiliscono consensualmente il riparto interno della loro quota globale di partecipazione.*

*<sup>3.</sup> In caso di mancato accordo, la ripartizione è stabilita dal Consiglio di Stato in base ai vantaggi, alla popolazione residente ed alla forza finanziaria.*

*<sup>4.</sup> Contro la decisione del Consiglio di Stato, i Comuni hanno la facoltà di ricorso al Gran Consiglio secondo la procedura di cui agli articoli 75 e segg. della legge di procedura per le cause amministrative.*

L'iter per l'adozione della "chiave di riparto" è quindi il seguente:

- elaborazione di una proposta da parte della CRTM e consultazione presso i Comuni;
- esame della CRTM di eventuali osservazioni ricevute dai Comuni e trasmissione al Consiglio di Stato (tramite il Dipartimento del Territorio);
- adozione di una risoluzione del Consiglio di Stato che definisce la partecipazione dei Comuni al finanziamento del piano (quota globale a carico dei Comuni e suddivisione tra di essi); in assenza di un accordo tra i Comuni la ripartizione è stabilita dal Consiglio di Stato;
- intimazione della risoluzione ai Comuni che hanno possibilità di inoltrare ricorso al Gran Consiglio;
- se del caso, evasione dei ricorsi da parte del Gran Consiglio.



## 2.2 *Tappe d'adozione della chiave di riparto*

- 2001 La CRTM incarica l'Istituto di ricerche economiche (IRE) di formulare una proposta di chiave di riparto intercomunale degli oneri d'investimento del PTM a carico dei Comuni, sulla base di criteri oggettivi e metodologicamente fondati, riprendendo le esperienze degli altri piani regionali dei trasporti.
- 14.03.2002 L'IRE presenta il proprio rapporto finale.
- 08.04.2002 Tale documento, dopo approvazione dei contenuti da parte della CRTM, è messo in consultazione presso i Comuni. La quasi totalità dei Comuni aderisce alla proposta della CRTM, accogliendo i criteri per stabilire la chiave di riparto. Nell'autunno del medesimo anno la procedura di consultazione è poi sospesa, perché appare evidente che il preventivato versamento delle quote comunali ripartite su dieci anni non avverrebbe nei tempi prospettati (2004), ma sarebbe procrastinato di alcuni anni.
- 27.07.2006 Riprende la consultazione, con decisione del 21 giugno 2006 della CRTM, dopo aver aggiornato all'aprile 2006 lo stato dei Comuni – ad aggregazioni avvenute – i parametri di calcolo della misura di causalità e della forza finanziaria (IFF). Anche da questa procedura di consultazione emerge l'adesione della quasi totalità dei Comuni alla proposta della CRTM.
- 20.12.2006 Le osservazioni espresse durante la consultazione permettono di aggiornare il rapporto sulla chiave di riparto del PTM, che è approvato e trasmesso al Consiglio di Stato.
- 04.09.2007 Con risoluzione n. 4423 il Consiglio di Stato approva la quota di ripartizione comunale dei costi di realizzazione delle opere del Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM); decisione intimata ai Comuni interessati conformemente ai vigenti disposti della LCPF. Dei 30 Comuni della regione PTM Ligornetto è l'unico ad interporre ricorso contro tale decisione, contestando la quota di ripartizione a suo carico, così come il metodo di calcolo che ha portato a tale ripartizione.
- 20.10.2008 Il Gran Consiglio respinge il ricorso e conferma la quota di ripartizione comunale dei costi di realizzazione delle opere del PTM così come proposta dalla CRTM e approvata dal Consiglio di Stato il 4 settembre 2007.

## 2.3 *La chiave di riparto*

Come indicato al capitolo precedente la CRTM ha dato avvio, in data 8 aprile 2002, alla procedura di consultazione sulla "chiave di riparto" dei costi realizzativi del PTM presso tutti i Comuni del comprensorio.

La documentazione inviata illustrava l'iter procedurale per l'adozione e i parametri di calcolo usati per elaborare la chiave di riparto e relativa quota a carico dei Comuni per la realizzazione del PTM.

Le quote di partecipazione di ogni singolo Comune sono determinate tramite ponderazione di due fattori:

- *una misura della causalità (quote di interessenza);*
- *una misura della forza finanziaria.*

La *misura della causalità* è definita calcolando la media tra:

- un indicatore di fruizione potenziale delle infrastrutture e dei benefici da parte della popolazione residente e dell'economia locale;
- un indicatore di causalità specifica legato ad una effettiva particolare generazione di mobilità,

dalla media tra i due indicatori si ottiene l'interessenza per ogni Comune.



La *misura della forza finanziaria* di ogni singolo Comune è definita dall'IFF (indice di forza finanziaria).

Le quote di partecipazione comunali non sono stabilite una volta per sempre; una revisione sarà necessaria ogni qualvolta interverranno cambiamenti quali mutamenti sostanziali dei parametri, dell'indice di forza finanziaria o in seguito a fusioni tra Comuni del comprensorio.

Un primo aggiornamento dei parametri adottati risale al 2004, un secondo nel 2006 (fusione Castel San Pietro) a cui ha fatto seguito la rielaborazione nell'ottobre del 2010 a seguito delle fusioni dei Comuni di Breggia e Mendrisio. In ogni caso l'aggiornamento dei dati derivanti dalla combinazione dei due indicatori di causalità non ha provocato stravolgimenti particolari rispetto alla chiave di riparto del 2002 (vedi allegata tabella aggiornata stato ottobre 2010).

#### 2.4 *Attuazione opere previste dal PTM*

Conformemente ai disposti della Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizio di trasporto del 1997, il PTM è stato integrato nelle schede di Piano direttore cantonale 12.24.1-4, 10.5 e 12.28.3, adottate dal Consiglio di Stato il 26 febbraio 2002, rispettivamente nella scheda 12.29 adottata il 5 novembre 2002.

Sulla base di una metodologia voluta dal Consiglio di Stato e applicata precedentemente nell'ambito degli altri Piani regionali dei trasporti, le opere del PTM sono state riunite a gruppi di oggetti (Gruppi funzionali).

Con l'approvazione del Messaggio governativo n. 5316 del 5 novembre 2002 il Gran Consiglio (GC) ha stanziato un primo credito quadro per gli approfondimenti e la progettazione delle opere prioritarie del PTM. Il Messaggio illustrava in dettaglio i seguenti temi:

- la politica cantonale della mobilità;
- gli interventi già attuati e avviati;
- la strategia, gli obiettivi e gli indirizzi d'intervento che caratterizzano il PTM, come pure la descrizione dei gruppi funzionali che lo compongono;
- la definizione delle priorità nell'ambito della realizzazione del PTM;
- l'organizzazione del progetto;
- le indicazioni sul Piano Direttore cantonale (PD) e sul Piano di risanamento dell'aria del Mendrisiotto (PRAM);
- il metodo di finanziamento.

Il successivo Messaggio n. 6043, approvato dal GC con Decreto legge del 2 giugno 2008, presentava lo stato d'avanzamento del PTM e richiedeva un credito di Fr. 3 mio per la progettazione delle opere prioritarie del PTM e del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO).

Si giunge così al Messaggio n. 6253, approvato dal GC con Decreto legge del 10 novembre 2009, che contempla lo stanziamento di Fr. 63'440'000.-- per le opere prioritarie del Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM) e di un credito quadro di Fr. 10'000'000.-- a favore delle opere di piano di pronto intervento (PPI). Il citato Messaggio offre una chiara visione dei vari gruppi funzionali (GF) e lo stato di avanzamento dei lavori di progettazione e realizzazione.

In particolare la richiesta dei crediti riguarda:

- la realizzazione delle opere regionali legate al GF 3 (opere fiancheggiatrici alla riorganizzazione dello svincolo A2 di Mendrisio);
- la realizzazione delle opere regionali legate al GF 4 (interventi regionali a Chiasso);
- la progettazione e la realizzazione di interventi puntuali a favore del trasporto pubblico;
- la progettazione e la realizzazione di percorsi ciclabili e pedonali;
- la progettazione e la realizzazione del Piano dello Stazionamento Zone Centrali (PSZC);
- la progettazione e la realizzazione di opere previste dal PPI.



## 2.5 Modalità di finanziamento

Al finanziamento delle opere di interesse regionale devono concorrere, oltre alla Confederazione e al Cantone, tutti i Comuni facenti parte del comprensorio PTM. Dei circa 380 milioni di franchi previsti per l'intero PTM, la quota stimata a carico della regione era di circa 80 milioni di franchi.

La quota globale da ripartire tra i singoli Comuni è fissata al **25%** dei costi delle opere di interesse regionale contenute nell'elenco allegato al rapporto finale PTM – febbraio 2002 (vedi allegato) – dedotti i sussidi federali e/o partecipazione di terzi.

L'importo complessivo a carico dei Comuni, indicato dalla CRTM in fase di consultazione, è stimato nel 2002 a ca. 20 mio di franchi (prezzi base aprile 2001). Esso verrà aggiornato sulla base dello stato d'avanzamento degli studi di approfondimento e progettazione come pure del rincaro.

Le quote di partecipazione comunali non sono stabilite una volta per sempre; una revisione sarà necessaria ogni qualvolta interverranno cambiamenti quali mutamenti sostanziali dei parametri, dell'indice di forza finanziaria o in seguito a fusioni tra Comuni del comprensorio.

Il PTM è ora entrato nella sua fase operativa con la progettazione e messa in opera delle misure di interesse regionale. Il versamento della quota comunale avverrà in dieci anni a partire dal 2012.

## 2.6 Onere a carico del Comune di Mendrisio

Dall'allegata tabella "Riassunto dei risultati" la quota a carico del nostro Comune (aggiornata ottobre 2010) è pari al 32.81%, importo da ripartire sull'arco di 10 anni.

Le quote di partecipazione comunali saranno aggiornate ogni qualvolta interverranno cambiamenti quali mutamenti sostanziali dei parametri, adeguamento delle opere, dell'indice di forza finanziaria o in seguito a fusioni tra i Comuni del comprensorio.

I Comuni sono chiamati a versare la loro quota di partecipazione su un arco di 10 anni. Il calcolo della quota per Mendrisio è il seguente:

Fr. 20'000'000 x 32.81% = Fr. 6'562'000.

Il finanziamento degli interventi regionali del PTM, concordato tra il Dipartimento del Territorio e la CRTM dopo consultazione dei Comuni, è definitivo e segue le modalità e la chiave di riparto approvata dal Gran Consiglio il 20 ottobre 2008.

Da rilevare che a seguito delle aggregazioni la chiave di riparto viene aggiornata tenendo conto dei medesimi parametri.

Nell'ambito delle trattative con i Comuni la CRTM aveva chiesto a Mendrisio e Chiasso la disponibilità ad una partecipazione straordinaria di 1 mio di franchi da dedurre dall'investimento complessivo a carico dei Comuni.

Il Municipio aveva dato il suo accordo di principio che viene ora confermato attraverso la partecipazione diretta al finanziamento della nuova fermata TILO S. Martino (nel frattempo progettata) in quanto opera ritenuta strategica tra quelle previste sul territorio comunale.



## CONTRIBUTO UNA TANTUM DA PARTE DEL COMUNE DI MENDRISIO PER LA REALIZZAZIONE DELLA STAZIONE TILO DI SAN MARTINO

### 1. Contesto

La stazione TILO di San Martino rientra nel progetto di collegamento ferroviario delle Città del Sottoceneri con i centri più importanti della regione insubrica, in particolare con Como, Varese e anche con Milano. In questa ottica sono stati già realizzati dei collegamenti veloci sull'asse Lugano-Mendrisio-Como-Milano, mentre la linea che da Mendrisio va verso Varese e Malpensa sarà messa in funzione ad inizio 2014. La stazione TILO di San Martino può essere raggiunta dai treni che provengono sia da Varese/Malpensa, sia da Como/Milano. La nuova fermata permetterà di servire direttamente la zona industriale e commerciale del Comune, soggetta a notevoli flussi di traffico e con un elevato potenziale di sviluppo.

Con il previsto progetto di sistemazione stradale dello svincolo e con l'aggancio allo stesso della Via Penate, la stazione si troverà in posizione strategica per assicurare un'ottima raggiungibilità.

Essa si trova pure in posizione ottimale rispetto alle fermate delle autolinee di trasporto pubblico, come pure rispetto al percorso ciclabile Svizzero (si immette da Via S. Martino su Via Penate in corrispondenza della futura stazione ferroviaria).

Il progetto della fermata tiene conto anche dell'esecuzione del futuro sottopasso stradale di Via Penate, che sarà allargato.

La fermata TILO S. Martino è prevista dal Piano dei trasporti del Mendrisiotto (PTM) e ripresa nel Piano direttore cantonale. Anche il programma d'agglomerato del Mendrisiotto (PAM) riporta questo intervento tra le opere prioritarie per il trasporto pubblico.

Inoltre la variante di Piano Regolatore dei comparti per attività considera la fermata TILO un elemento vincolante per futuri contenuti commerciali della zona S. Martino.

Visto il forte interesse locale ed i vantaggi che ne derivano per la Città, il Cantone ha chiesto a Mendrisio una partecipazione straordinaria all'investimento.

### 2. Progetto stazione TILO San Martino - descrizione dell'opera

**Ubicazione:** La stazione si ergerà nella zona industriale di San Martino a sud del sottopasso ferroviario di Via Penate. La stazione sarà distante dal Fox Town solo pochi minuti di cammino, e con tempi brevissimi saranno raggiungibili numerose altre industrie della zona.

**Stazione:** sono previsti due marciapiedi di una lunghezza totale di 180 m e una larghezza di 3 m. Si è tenuto conto dell'opzione di un prolungamento dei marciapiedi fino ad una lunghezza di 225 m. Gli elementi strutturali della stazione saranno eseguiti in calcestruzzo armato, le lastre dei marciapiedi e delle rampe con elementi prefabbricati. Nella parte centrale, su ambedue i marciapiedi, è prevista una pensilina di larghezza 6 metri e una lunghezza di ca. 60 metri. La pensilina permette di coprire da un lato il marciapiede e dall'altro la rampa di collegamento al sottopasso. L'accesso ai binari sarà garantito da una rampa di lunghezza di 60 m circa e larghezza di 2.7 metri su un lato e sull'altro lato il binario sarà collegato direttamente con Via Vignalunga.

**Sottopasso:** il sottopasso pedonale avrà una lunghezza di ca. 13 m e una larghezza di 3.50 metri.

**Videosorveglianza:** Impianto di videosorveglianza opzionale con copertura degli accessi alla stazione, sottopasso e marciapiedi. La videosorveglianza che interessa al Comune si limita al sottopasso e alla passerella di collegamento tra autosilo e stazione.



### 3. Cronologia

- 09.02.2010 Le FFS incontrano i rappresentanti dello Studio Tarchini, dell'Ufficio tecnico di Mendrisio e della sezione della mobilità. Scopo della riunione è quello di coordinare il progetto della nuova fermata TILO con la realizzazione del nuovo autosilo da parte dello Studio Tarchini, nel quale sono previsti 150 stalli P+R per gli utenti delle FFS, queste ultime sono responsabili della loro gestione. L'accordo raggiunto a fine riunione prevede che le FFS acquistino in una fase iniziale 90 posteggi, esse si riservano di salire a quota 150 a dipendenza della domanda del servizio P+R da parte dell'utenza. Durante l'incontro vengono discussi i dettagli del progetto.
- 31.03.2010 Il Municipio di Mendrisio scrive alla direzione progetto delle FFS informando sulla condivisione del progetto, chiede però di approfondire alcuni aspetti di dettaglio discussi durante la riunione di febbraio.
- 28.12.2010 Dopo un'intensa collaborazione tra le FFS (progettisti), la Sezione della mobilità (che opera in rappresentanza del Cantone, che ne è il committente), e l'Ufficio tecnico di Mendrisio, il Dipartimento del Territorio invia un estratto dell'incarto del progetto di massima della nuova fermata TILO e chiede al Municipio di Mendrisio di confermare la disponibilità ad una partecipazione del Comune di Fr. 1 mio.
- 01.03.2011 La CRTM preavvisa favorevolmente il progetto di massima.
- 04.03.2011 Il Municipio di Mendrisio risponde positivamente alla richiesta del Dipartimento del Territorio (lettera del 28.12.2010), **conferma il credito di 1 milione di franchi per la realizzazione della stazione FFS, previa approvazione da parte del Consiglio comunale.**
- 11.03.2011 Il Dipartimento del Territorio risponde alla lettera del 4 marzo 2011 affermando che è sua intenzione sottoporre al Consiglio di Stato la proposta di realizzazione della fermata, in parallelo al nuovo collegamento Lugano-Mendrisio-Varese/Malpensa.
- 25.03.2011 La CRTM spedisce a tutti i Comuni del Mendrisiotto e Basso Ceresio una bozza di Messaggio municipale per la richiesta del credito per la quota parte delle opere di PTM.

### 4. Finanziamento delle infrastrutture TILO

#### **Infrastrutture soggette a contributi PTM**

- Nuova stazione TILO di San Martino;
- Accessi ai marciapiedi;
- Sottopasso pedonale realizzato nell'ambito del progetto stradale di Via Penate;
- Passerella di collegamento tra i posteggi P+R e la stazione TILO.

#### **Altre infrastrutture**

- Autosilo di proprietà privata in prossimità della stazione, nella quale saranno realizzati 150 posteggi per il P+R (progetto finanziato in parte da privati e in parte dalle FFS).



#### 5. Costi per la Stazione di San Martino

**Costo totale lordo: Fr. 8.86 mio<sup>1</sup>**

Suddivisione dei costi:

PAM Fr. 2.50 mio

**Comune di Mendrisio Fr. 1.00 mio**

Partecipazione CRTM: Fr. 1.34 mio

Cantone: Fr. 4.02 mio

L'investimento globale per la stazione, il sottopasso, la passerella di collegamento tra la fermata e l'autosilo e i posteggi P+R si aggira sui Fr. 9.7 mio ( $\pm 20\%$ ).

I costi della stazione sono riportati anche nella tabella allegata al Messaggio con la sintesi delle opere di PTM.

#### 6. Tempi di realizzazione

- Progetto di massima concluso e approvato nel 2010;
- Progetto definitivo in elaborazione da parte della direzione di progetto delle FFS;
- In corso la procedura d'approvazione dei piani da parte dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT), fino ad aprile 2012;
- Progetto esecutivo e appalti nel 2012;
- Realizzazione della stazione nel corso del 2013;
- Conclusione del progetto a giugno 2014.

### CONCLUSIONE

Sulla base della chiave di riparto definita dalla CRTM con l'accordo dei Comuni del Mendrisiotto ed approvata dal Consiglio di Stato, Mendrisio assume una quota di partecipazione del 32.81% per il finanziamento delle opere di PTM del costo complessivo di Fr. 20 mio.

L'importo di Fr. 6'562 mio viene suddiviso in 10 rate annuali; la prima richiesta di versamento al Cantone è prevista nel corso del 2012.

Vista la grande importanza che ricopre la stazione TILO di San Martino nello sviluppo socioeconomico della Città, il Municipio ha pure aderito alla richiesta di versare un contributo unico di 1 milione di franchi per la sua costruzione, previo accordo del Consiglio comunale.

In totale la partecipazione di Mendrisio risulta quindi di Fr. 7.562 mio.

Fatte queste premesse confidiamo nell'approvazione di codesto On.do Consiglio.

---

<sup>1</sup> Da questi costi è esclusa la spesa dei parcheggi nell'autosilo, mentre sono incluse le rampe d'accesso, il sottopasso, la passerella al P+R.



Ci teniamo comunque a disposizione per ogni complemento d'informazione che potrà occorrere in sede di esame e discussione, mentre ci permettiamo proporvi, Signori Presidente e Consiglieri di

### **RISOLVERE**

- 1. Richiamata la Legge cantonale sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e servizi di trasporto del 12 marzo 1997, e la lettera del 4 marzo 2011 nella quale il Municipio si impegna a partecipare al finanziamento della nuova stazione di San Martino, al Municipio è concesso un credito quadro di Fr. 7'562'000.-- per il finanziamento del PTM.**
- 2. La spesa sarà registrata a consuntivo del Conto investimenti, Voce no. 561 "Contributi propri al Cantone".**
- 3. Il credito dovrà essere utilizzato entro il 31 dicembre 2013.**

Il Messaggio viene demandato all'esame della Commissione della Gestione.

Con osservanza.

Per la Municipalità:

Il Sindaco:

*Lic.oec.HSG C.Croci*

Il Segretario:

*Lic.Rer.Pol. M.Demenga*

**Allegati:** - tabella aggiornata con la lista delle opere di PTM soggette a contributi da parte dei Comuni;  
- tabella quote di partecipazione comunale, riassunto risultati, stato ottobre 2010.